

個人所属アグスタ式A109E型（回転翼航空機）JA02KGの
航空重大インシデント調査について
（経過報告）

令和7年6月26日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年7月28日、茨城県結城郡八千代町上空において個人所属アグスタ式A109E型JA02KGが飛行中、操縦系統の一部の不具合により航空機の操縦に障害が発生した航空重大インシデントについて、令和6年7月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本調査については、本航空重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり本調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空重大インシデントの原因を究明し、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

個人所属アグスタ式A109E型JA02KGは、令和6年7月28日（日）、無線機器の動作確認のため茨城県結城郡内所在の場外離着陸場を離陸し、茨城県結城郡八千代町上空を飛行中、操縦系統の一部の不具合により航空機の操縦に障害が発生したため、緊急事態を宣言し、グラウンドに不時着した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第14号中に規定された「航空機に装備された装置の故障により航空機の操縦に障害が発生した事態」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

運輸安全委員会は、令和6年7月30日、航空重大インシデント発生の通報を受け、本航空重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の調査、整備記録等の調査、レーダー航跡記録の解析、航空機の設計・製造者からの情報収集等を実施した。

本航空重大インシデント機の設計・製造国であるイタリア共和国の代表及び顧問並びにエンジンの設計・製造国であるカナダの代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、機長及び整備士の計2名が搭乗し、無線機器の動作確認のため、茨城県結城市内所在の結城場外離着陸場を離陸した。同機は、茨城県結城郡八千代町上空を飛行中、突然、両エンジンのトルク（出力）が1%となり、コレクティブ・ピッチ・レバー*1（CPL）を動かしてもトルクがCPLに全く追従しない状態となって高度維持ができなくなった。同機は、遭難通報を実施し、当時使用されていなかったグラウンド（^{ひがしふきた}東路田運動公園）に不時着した。



図1 重大インシデント機

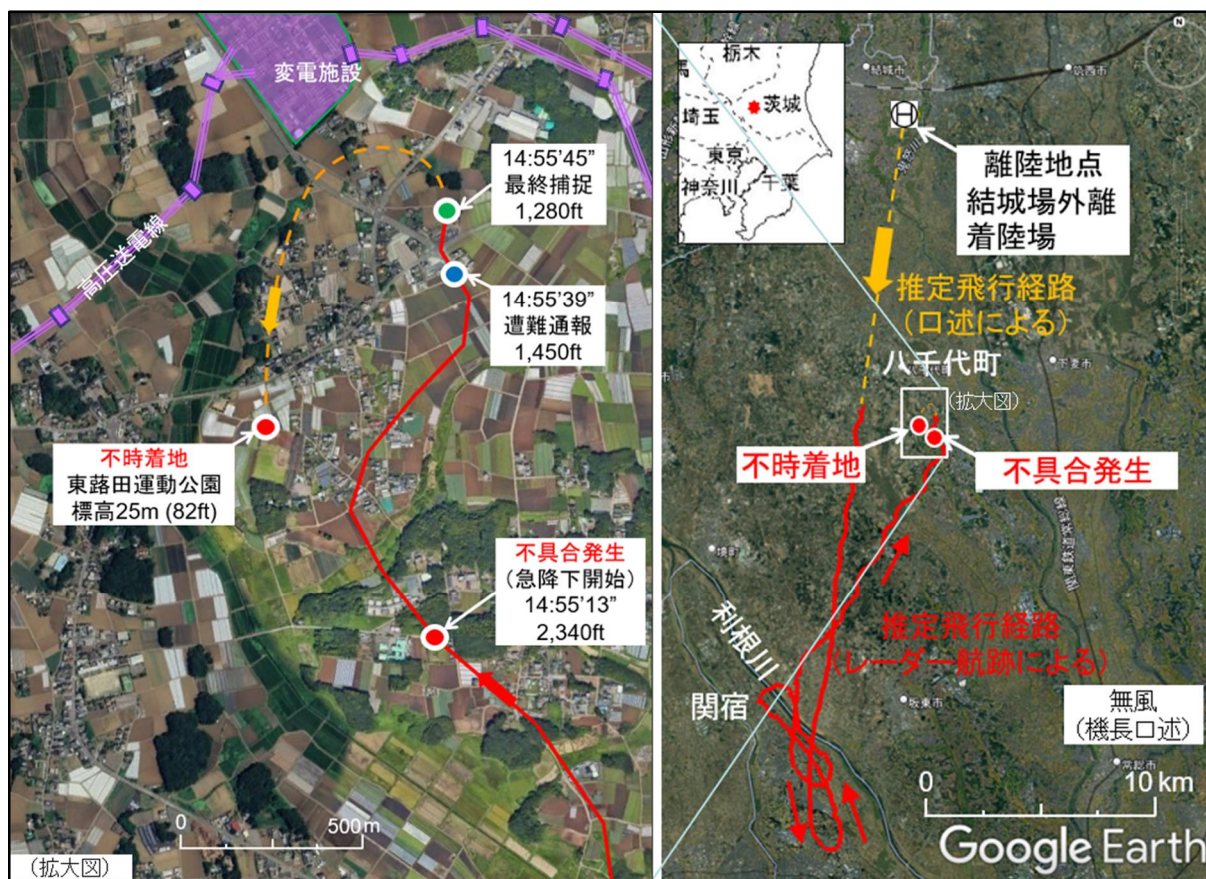


図2 推定飛行経路

(2) 負傷者

なし

*1 「コレクティブ・ピッチ・レバー」とは、ヘリコプターの操縦装置の一つであり、レバーを上下に操作して、メインローターの推力を増減させることにより、垂直方向の動きを制御する装置をいう。

(3) 航空機の損壊

小破：胴体下面及び右側面後部外板に擦過痕、メインローター・ブレード（1枚）及びテールローター・ブレード（2枚）に損傷、テールローター・ドライブシャフトの破断、拡声器（胴体下面）の脱落

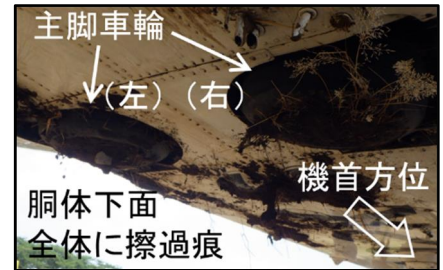


図3 胴体下面の状況

(4) 気象

本重大インシデント発生時間帯の不時着地の東北東約4kmのアメダス（下妻）の観測データは、次のとおりであった。

15時00分 風向 南東、風速 1.2m/s、気温 34.2℃

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに作成した報告書案について、関係国への意見照会を行う。